

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 6233-02.00

Stuttgart, 05.08.2015

Beantwortung und Stellungnahme zu Anfrage und Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Dr. Schertlen (STd), Die STAdTISTEN
Datum 22.11.2014
Betreff Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Radstrecken

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Die unter dem Stichwort „Radweg“ beim Gelbe-Karten-Team eingegangenen Gelben Karten wurden für den Zeitraum September bis November 2014 ausgewertet. Insgesamt sind in diesem Drei-Monats-Zeitraum 35 Gelbe Karten beim Amt für öffentliche Ordnung, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, Tiefbauamt und Garten-, Friedhofs- und Forstamt eingegangen.

16 Meldungen betrafen Behinderungen bzw. Verschmutzungen von Radwegen durch Laub, Glasscherben oder Grünbewuchs. Mit 7 Meldungen wurde regelwidriges Verhalten durch Falschparker auf dem Radweg oder Radfahrer auf dem Gehweg angezeigt. Weitere 5 Meldungen waren Anfragen oder Hinweise zur Wegweisung und zu Ampelschaltungen. Aus den verbleibenden 7 Eingaben konnten keine besonderen Gefahrenpunkte ausgemacht werden. Einmal wurde die Radinfrastruktur in Stuttgart allgemein kritisiert und ein anderes Mal wurde hinsichtlich einer Möglichkeit zur Öffnung der Einbahnstraße Klingenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung angefragt.

Zwei Hinweisen konnte nach deren Überprüfung nicht gefolgt werden. Eine weitere Kritik betraf das Projekt „Schutzstreifen außerorts Im Elsental“ und eine weitere die Situation in der Tübinger Straße. Eine konkrete Gefahrenstelle wurde für die Hafensbahnstraße angezeigt. Eine Überprüfung vor Ort hat dies bestätigt. Derzeit wird an der Entschärfung der Gefahrensituation gearbeitet.

Grundsätzlich wird jede Eingabe geprüft und - sofern erforderlich - entsprechende Maßnahmen eingeleitet, um die Störung oder Gefahr zu beheben. Aus der Auswertung des Drei-Monats-Zeitraums haben sich keine besonderen Gefahrenpunkte ergeben.

Zur Analyse von Unfallschwerpunkten gibt es ein genormtes Verfahren.

Die „Elektronische Unfallsteckkarte (EUSKa)“ ist eine Software, anhand derer die Polizei Unfalldaten erfasst, validiert und auswertet. Diese Daten fließen auch in das polizeiliche Verkehrssicherheitslagebild ein, das Basis für die Arbeit der bei den unteren Verwaltungsbehörden eingerichteten Verkehrsschau- und Unfallkommissionen ist.

Die im Antrag genannten besonderen Gefahrenstellen können anhand des von EUSKa dokumentierten Unfallgeschehens aus den Jahren 2012-2014 nicht bestätigt werden. Allgemein ist jedoch anzumerken, dass insbesondere bei Alleinunfällen von Radfahrern eine hohe Dunkelziffer existiert.

Heilbronner Straße / Krailenshalde

Im Jahr 2014 wurden zwei Fahrradunfälle vor und nach dem Knoten dokumentiert, welche sich unabhängig von den Blindenleitplatten ereignet haben.

Der Rutschwiderstand von Gehwegoberflächen unterliegt einer Vielzahl verschiedener Faktoren (Witterung, Verunreinigungen etc.) und kann dementsprechend in der Praxis eine große Spannweite aufweisen.

Eine Beurteilung von Bauweisen ist nur anhand standardisierter Messungen möglich. Danach weist der Rutschwiderstand der in Stuttgart eingesetzten Hohlkörper-Bodenindikatoren die nach dem „Merkblatt über den Rutschwiderstand von Pflaster und Plattenbelägen für den Fußgängerverkehr“ üblichen Werte bei Nässe auf.

Ob und inwieweit die eingesetzten Bodenindikatoren in bestimmten praxisrelevanten Einzelfällen günstigere oder ungünstigere Eigenschaften als andere Oberflächen aufweisen, kann nicht beurteilt werden. Für Untersuchungen zur Beurteilung solcher Sachverhalte sind weder die Ausstattung noch fachliche Kompetenz in der LHS derzeit vorhanden.

Allgemein gilt, dass Markierungen bei Nässe und Feuchtigkeit eine reduzierte Haftung haben. Damit muss ein Verkehrsteilnehmer aus hiesiger Sicht auch als Radfahrer rechnen. Insbesondere sollte jedoch bei erkennbaren Blindenleitführungen – welche auch begründet angebracht sind – ständig mit angepasster Geschwindigkeit gefahren werden. Bei angepasster Geschwindigkeit dürfte in diesem Bereich ein Sturz nahezu auszuschließen sein.

Hauptstätter Straße / Cottastraße

Von der Hauptstätter Straße aus kommend ist es nicht gestattet nach rechts in die Cottastraße abzubiegen. Die vorgeschriebene Fahrtrichtung ist an dieser Stelle „geradeaus“, so dass sich bei regelgerechtem Verhalten die beschriebene Gefahr nicht ergibt. Für den auf der Cottastraße geradeaus fahrenden, die Hauptstätter Straße querenden Radler ist die Sicht auf die Verkehrsinsel unbehindert. Deshalb ist eine Beseitigung der Verkehrsinsel und der Betonmauerabsperzung aus Verkehrssicherheitsgründen nicht erforderlich. Das Tiefbauamt wird den Abbau oder die Änderung der Spritzschutzwände prüfen.

Ladesäule, Parkscheinautomat in der Stresemannstraße / Kräherwaldstraße

Der Parkscheinautomat ist mittlerweile versetzt sowie die Markierung im Bereich der Ladesäule vor kurzem angepasst worden.

Bei der Planung der Standorte für die Ladesäule und den Parkscheinautomat war der Radweg noch nicht im Bestandsplanwerk nachgeführt. Dies gelingt leider nicht immer unmittelbar, besonders wenn mehrere Bauprojekte im Stadtgebiet gleichzeitig fertiggestellt werden.

Fritz Kuhn

Verteiler